

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grimaldi impugna i bandi di gara per la continuità marittima e attacca Tirrenia-Cin

Nicola Capuzzo · Monday, March 29th, 2021

A poche ore dalla scadenza dei termini per la presentazione da parte di Moby e Tirrenia Cin del piano concordatario richiesto dal tribunale di Milano, il Gruppo Grimaldi di Napoli interviene a gamba tesa per contestare la richiesta di supporto al Ministero dello sviluppo economico (ripresa poi dai sindacati confederali).

In una nota si legge: “Con grande stupore ed incredulità, il Gruppo Grimaldi apprende che il concorrente Tirrenia-Cin, per voce del suo amministratore delegato, richiede nuovamente l’intervento del Ministero dello Sviluppo Economico onde poter continuare a garantire la propria operatività. Tale richiesta di Tirrenia-Cin è assolutamente inaccettabile, quando la stessa società: ha beneficiato nel corso degli anni di enormi vantaggi competitivi, ricevendo centinaia di milioni di euro di sussidi da parte dello Stato; non ha pagato allo Stato italiano quanto dovuto per l’acquisto degli asset della vecchia Tirrenia di Stato pari a circa 180 milioni di euro; non paga da anni molti dei suoi creditori (banche, obbligazionisti, ecc.) e fornitori; non paga allo Stato le tasse portuali relative all’approdo delle proprie navi negli scali italiani”.

Grimaldi nella sua comunicazione, che in larga parte ripete affermazioni rilasciate recentemente a SHIPPING ITALY, aggiunge che “la Convenzione per la continuità territoriale è scaduta il 18 luglio 2020; la Tirrenia-CIN ha operato in condizioni di concorrenza sleale avendo lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalmente deciso che alcune tratte marittime sulle quali la Tirrenia-CIN era presente in regime di Convenzione non devono più usufruire di sussidi di Stato (pari a circa il 50% dell’intera somma erogata per anni), avendo finalmente verificato che da anni su tali tratte operano altre compagnie senza alcun contributo; la Commissione Europea ha ribadito che è necessario mettere a gara le varie tratte marittime e non si devono concedere proroghe alle convenzioni; le Autorità Antitrust, dei Trasporti e Anticorruzione hanno già tutte chiaramente sottolineato che non ci possono essere proroghe, che i mercati devono restare quanto più possibile aperti e senza sovvenzioni; la stessa Tirrenia-CIN è già stata condannata e pesantemente sanzionata per abuso di posizione dominante e per decine di inadempimenti alla Convenzione accertati dal Ministero dei Trasporti sulle tratte tra il Continente e la Sardegna”.

A seguito di un’altra nota diramata oggi dei sindacati confederali che rivela un ricorso al Tar (evidentemente da parte di Grimaldi) per la presenza della clausola sociale nelle nuove gare per i contributi destinati alla continuità territoriale marittima, il gruppo armatoriale partenopeo specifica

di non essere “assolutamente contrario all’introduzione della clausola sociale e, anzi, propone di salvaguardare in modo serio e durevole l’occupazione del personale Tirrenia-Cin senza che la protezione sociale sia strumentalizzata per impedire l’apertura dei mercati, a tutela dei consumatori e dei territori, come segue: risolvere il contratto con Tirrenia-CIN per inadempienza, ormai acclarata da tempo, come fatto a suo tempo per la società Siremar, come peraltro già comunicato alle competenti Autorità; mettere le navi della Tirrenia-CIN all’asta e così garantire, attraverso l’introduzione della clausola sociale, come previsto dalle norme nazionali ed europee, l’occupazione del personale relativo a tali navi”.

Secondo Grimaldi il Ministero dello Sviluppo Economico “garantirebbe così finalmente, attraverso la vendita di tali asset, l’intero recupero del credito maturato (anche con gli interessi) per il prezzo mai pagato”. Viceversa la clausola sociale, “così come inserita negli attuali bandi di gara per l’ottenimento dei contributi per la continuità territoriale, oltre che in contrasto con i principi comunitari e nazionali, è solo un modo per disincentivare la partecipazione degli armatori ovvero garantire la ristrutturazione di Tirrenia-Cin a danno dei competitor. Il bando, infatti, non contempla alcun trasferimento della nave al gestore entrante, come previsto dalle norme”.

Peralterro, nel caso della linea Napoli – Cagliari – Palermo si arriva a quella che Grimaldi definisce come una farsa: “Introdurre la clausola sociale su una linea dopo che negli ultimi anni Tirrenia-Cin ha preso a noleggio da armatori terzi navi con parte dell’equipaggio straniero: non si comprende quindi a chi effettivamente andrebbe applicata!”

Infine, sempre a proposito della tratta Napoli – Cagliari- Palermo, la nota conclude dicendo: “Nonostante per la vecchia convenzione la stessa Tirrenia – Cin si fosse fatta ridurre notevolmente gli obblighi (un solo viaggio settimanale a/r sulla Napoli-Palermo, anziché due) da parte del Ministero dei Trasporti, con la nuova gara, disattendendo le analisi di mercato svolte, si reintroduce la seconda corsa pretendendo anche per le stesse navi velocità elevate con emissioni in progressione esponenziale”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, March 29th, 2021 at 7:15 pm and is filed under [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.